【巻頭言】四国の鉄道と鉄道特性

泉 雅文　Izumi Masafumi

鉄道特性とは

最近、四国への新幹線導入やローカル線の維持・廃止に関連して「鉄道特性」という言葉を意識する機会が増えた。

定義が厳密に決まっているわけではないが、個人的には、大量、高速、定時の3項目を挙げるようにしている。

他にも、省エネ、安全などの項目が入った例も目にする。

ただし、どの項目でも、そんなに突出したレベルの中味ではなく、大量と言っても、16両編成の新幹線でも1400人程度で、船にはかなわない。

高速と言っても、最高300㎞/h程度で、とても飛行機にはかなわない。

予土線を走る鉄道ホビートレイン

定時と言っても、単線では5分くらいの遅れはざらだし、日本以外の国では数時間の遅れが普通という国も多いと聞く。

国鉄民営化の憲法である「日本国有鉄道改革法」第一条には、「…我が国の基幹的輸送機関として果たすべき機能を効率的に発揮させる…」ために、国鉄を民営化すると定めており、「鉄道特性」に磨きをかけることが国鉄改革の目的だ、とも理解できる。

輸送密度（1日・1㎞あたり平均輸送人員）について

最近北海道で大問題となっている、ローカル線廃止は、「大量」という鉄道特性に関係する問題である。

四国でも他人事ではないが、JR北海道が、今回、バス転換基準とした輸送密度200人未満となると、区間の取り方にもよるが、四国では予土線の高知県部分くらいである。

一方、500 人程度の線区でも、朝の通学時間帯には、300 人の利用がある区間もあり、バスではなかなか代替しづらい。

四国の場合、超閑散線区もない代わりに、札幌都市圏のように輸送密度 4 万人以上という線区もない。

四国で最も輸送密度が高い本四備讃線でも 2 万人程度である。北海道にくらべて、廃止も存続も難しい中途半端な線区だけと言う悩みになる。

1日の乗車人員が約1万2千人の高松駅

四国の鉄道の輸送密度は、概ね 4 千人～5 千人のレベルである。

営業範囲の小さい、琴電や伊予鉄は、このレベルでもぎりぎり採算がとれるが、当社のように営業キロ 800 ㎞ほどになると、設備効率性が下がって、営業赤字にならざるを得ない。

JR 東海の 8 万人を筆頭に数万人規模の輸送密度の鉄道会社が雁首を揃える日本では、輸送密度 4 千人は、鉄道特性落第＝即ち社会的必要性がない、とも思える。

しかし、目を世界に転じてみれば、輸送密度 4 千人はスペイン国鉄のレベルであり、北欧は 2 千人程度、鉄道大国と言われるドイツ、フランスでも 6 千人～7 千人レベルである。

世界的に見れば、4 千人は十分社会的価値があると言える。

もちろん、会社のみでの採算性は厳しいが、公共交通を維持する社会的な適当な仕組みがあれば、十分存在できるのだと思う。

高速性について

昨年 3 月に、函館まで新幹線が延伸し、日本が 4 つの島を中心に構成されているとすれば、四国だけが全くの新幹線空白地域となった。

昭和 48 年に整備計画線に格上げになっていたら、四国にも新幹線が乗り入れていただろう、と思うこの頃である。

しかも、瀬戸大橋ルート（岡山県倉敷市児島～香川県宇多津町）では、駅部等の新幹線用地の確保、鷲羽山トンネルの一部開削、橋梁部における幹在 4 線仕様

等、一部では準備工事済みである。

岡山～広島間は新幹線で40分、片や対岸の松山までは在来の予讃線で2時間半。

新幹線の威力に驚くが、予讃線の場合は、ルートが今治を迂回するため距離も 40 キロほど長いうえに、電化はしているものの単線。

瀬戸大橋橋梁部の準備工事の状況
（新幹線スペース）

さらに「今は山中、今は浜…」であり、半径 400 ㍍以下の曲線も多く、表定速度は90 ㎞/h 未満となる。仮に山形新幹線のようなミニ新幹線を導入したとしても、短絡トンネルの建設など抜本的な線形改良をしない限り、速達性は向上しない。

ドアツードア性能で自動車に大きく劣る鉄道では、自動車の 2~3 倍の最高速度がなければ速達性があるとは言えない。

高速道路のない時代は在来鉄道でも「速い」と言えたが、高速道路時代の都市間鉄道は新幹線でなければ経営的にも社会的にも意味がない。

だからこそ、「新幹線」が世界中で建設されているのである。

本四備讃線を約30分に1本運行している
快速マリンライナー

四国では、高速道路があるから新幹線は不要だと言う声も聞くが、100 ㎞/h の自動車、300km/h の新幹線、800km/h の飛行機と、様々な交通手段を上手く使い分けることが、地域の発展、ひいては東京一極集中の是正に繋がるものと確信する。

「乗って残そう」について

人口減少社会の中、四国への新幹線導入などと言ういつ実現するか分からない

ものに力を入れるのではなく、北海道のようなローカル線廃止を防ぐためには、「乗って残そう」運動が必要だという意見も聞こえる。

末端ローカル線だけが存続することはあり得ないだろうから、30 年~50 年先も県庁都市間に在来鉄道線が走っていることが暗黙の大前提だろう。

が、速達性能に劣後した四国の都市間在来鉄道の将来性は、かなり暗いと思う。

また、「乗って残そう」は全くの情緒論である。そもそも交通機関は「便利」だから使うのである。

便利さとは、待たずに乗れる、速い等だけでなく、例えば上高地のような環境保護上の自動車乗り入れ禁止、祭りで飲みたいから車では行かない、大都市の通勤通学のように、車では渋滞するし駐車場がない等々、様々な「便利」さがある。

岡山～松山間を約2時間40分で結ぶ特急しおかぜ

しかし、路線を残すためにわざわざ乗ろうと言う、精神論的運動が長続きするはずがない。

鉄道特性に磨きをかけて、「乗りたくなるようにして残そう」が本当なのである。

泉　雅文　氏

四国旅客鉄道株式会社　取締役会長

1976年　日本国有鉄道に入社
1985年～1986年　運輸省大臣官房国有鉄道部業務課に出向
1987年　国鉄分割民営化により四国旅客鉄道株式会社が発足し、同社人事課長に就任その後財務部、旅行業事業部の課長を経て
1995年～1997年西日本旅客鉄道株式会社財務部次長に出向
1997年　四国旅客鉄道株式会社総合企画本部経営企画室長、2002年同社取締役財務部長、2004年常務取締役鉄道事業本部副本部長兼営業部長、2008年代表取締役専務総務部長、2010年代表取締役社長を経て2016年より取締役会長に就任。